



Resolução n.º 160 /CADES/2013, de 23 de dezembro de 2013

Dispõe sobre a aprovação do Parecer Técnico 069/CADES/13 elaborado pela Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o Estudo de Impacto Ambiental dos Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1.

O Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, usando das atribuições e competências que lhe são conferidas por Lei,

R E S O L V E:

Art. 1º - Aprovar o Estudo de Impacto Ambiental dos Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1, nos termos propostos pelo Parecer Técnico nº. 069/CADES/2013, da Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte, na 35ª Reunião Plenária Extraordinária, realizada em 23 de dezembro de 2013.

Art. 2º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

São Paulo, 23 de dezembro de 2013.

Ricardo Teixeira

Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável – CADES

Conselheiros que aprovaram a Resolução:

ADRIANO MONTEIRO DE CASTRO
ALESSANDRO LUIZ OLIVEIRA AZZONI
ANGELO IERVOLINO
BEATRIZ ELVIRA FABREGUES
CINTHIA MASUMOTO
EDUARDO IGNÁCIO DE FARIA
EDUARDO MIKALOUSKAS
EVANDO REIS
FERNANDO BORGES FORTES
GEORGE DOI

GLAUCO CUGLER DE CARVALHO
IVO CARLOS VALENCIO
JOSÉ FRANCISCO DE ALMEIDA NETO
LUCAS PHELIPPE DOS SANTOS
MARCO A. C. WINTHER
MARIA JOSÉ DE ANDRADE FILHA
MARIA LUCIA TANABE
MARTA AMÉLIA DE OLIVEIRA CAMPOS
OLGA MARIA SOARES E GROSS
SÉRGIO KRICHANÃ RODRIGUES



PARECER TÉCNICO nº. 69/CADES/2013

Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e Habitação que analisou o Estudo de Impacto Ambiental dos Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1

Foram realizadas Audiências Públicas nos dias: 11, 16 e 18/10/2013, às 18:00 horas, respectivamente no CEU Vila Curuçá, CEU Tiquatira e UNICID – Universidade Cidade de São Paulo, em São Paulo - SP.

Em 05/12/13 às 09h00min horas, na sala de reuniões da SVMA, os técnicos do DECONT apresentaram à Câmara Técnica II – Obras viárias, Drenagem, Transporte e Habitação, que analisou o Estudo de Impacto Ambiental do Licenciamento Ambiental dos **Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1**, o Parecer Técnico nº 051/DECONT-2/GTAIA/2013.

Após análise e discussão, esta Câmara Técnica decidiu acatar o Parecer Técnico do DECONT.

I- INTRODUÇÃO

A Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo – SMT/PMSP, por meio da empresa responsável pela gestão do sistema de transporte no município (SPTrans), está desenvolvendo um Programa de Intervenções, com o objetivo de priorizar e melhorar, significativamente, o transporte público coletivo e o trânsito na cidade de São Paulo e, conseqüentemente, a mobilidade da população e a acessibilidade no território urbano.

Como parte integrante deste Programa, que requer investimentos e ações para melhoria do transporte público, estão em fase de elaboração os Projetos para a implantação de vários corredores e terminais de ônibus, que beneficiarão a cidade como um todo, em especial, as regiões Leste, Norte e Sul do município. É neste contexto que o empreendimento, ora em licenciamento, e denominado “Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1”, se insere.



Este Corredor tem como principal objetivo aumentar a atratividade pelo transporte coletivo, através da redução do tempo de viagens pela otimização da capacidade e eficiência da oferta de transporte coletivo.

II- DA LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento “Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1” (Corredores de Ônibus) está projetado para ser implantado junto a viários e áreas localizadas nas regiões Central e Leste do Município de São Paulo, estando inserido dentro dos limites físicos das seguintes Subprefeituras: Sé, Mooca, Penha, Ermelino Matarazzo, São Miguel Paulista e Itaim Paulista.

O empreendimento, em sua totalidade, tem uma extensão de 24,9 km. Foi subdividido em três (03) trechos, assim resumidos:

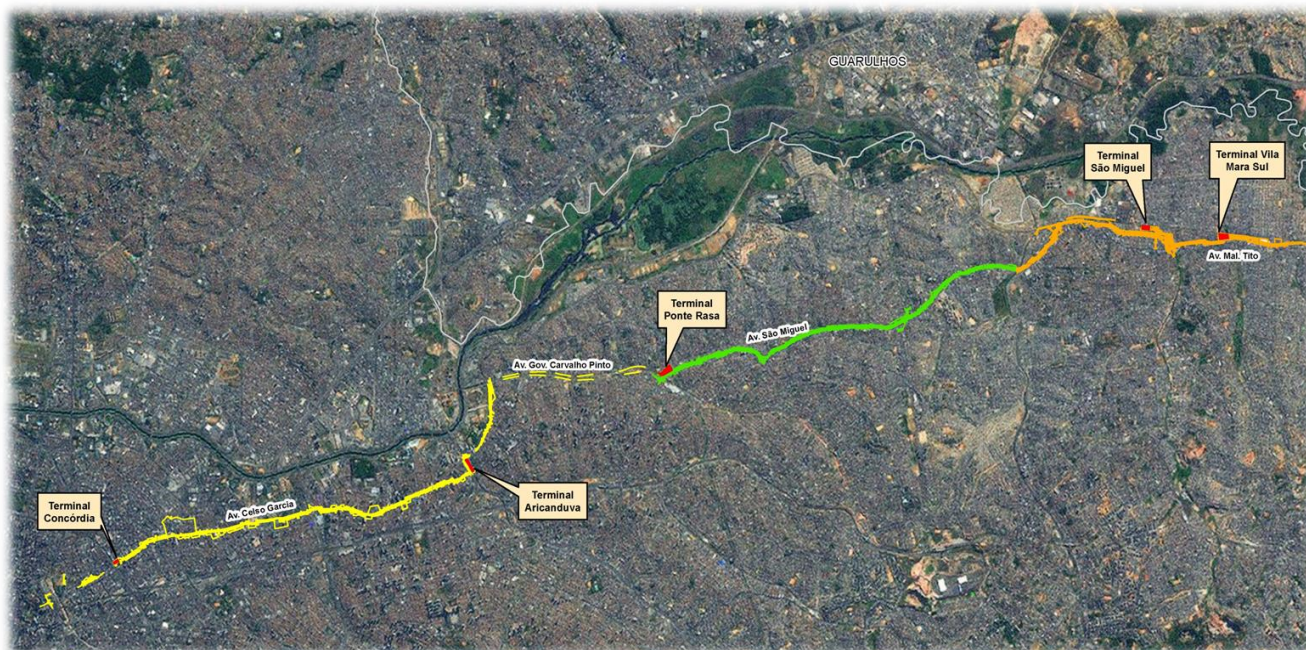
- Corredor Celso Garcia (trecho 1), com 13,9 km de extensão ;
- Corredor Celso Garcia (trecho 2), com 6,9 km de extensão;
- Corredor Celso Garcia (trecho 3), com 4,1 km de extensão;
- Terminal Concórdia, a ser implantado junto ao Largo da Concórdia;
- Terminal Ponte Rasa, a ser implantado entre as Avenidas São Miguel e Gov. Carvalho Pinto;

Serão também ampliados dois Terminais existentes, a saber:

- Terminal Aricanduva, localizado na Av. Airton Pretini
- Terminal São Miguel, localizado na Rua Tarde de Maio, Rua Dario Ferreira Martins e Rua Imeri.



Mapa de Localização do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste1” (Corredores de Ônibus)



III- DO OBJETO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O empreendimento “Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1” (Corredores de Ônibus), objeto da presente manifestação técnica, é parte integrante do Programa de Implantação de Novos Corredores de Ônibus e Terminais de Integração, sendo constituído pelos projetos apresentados no quadro abaixo e escopo do licenciamento ambiental.



Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1 (Corredores de Ônibus)

Projeto	Extensão (km)	Localização	Subprefeitura
Corredor Celso Garcia (trecho 1)	13,9	Parque Dom Pedro, Av. Rangel Pestana, Av. Celso Garcia, Rua Pe. Benedito de Camargo, Rua Rodovalho Jr., Av. Gabriela Mistral, Av. Gov. Carvalho Pinto e Av. São Miguel	Sé, Mooca e Penha
Corredor Celso Garcia (trecho 2)	6,9	Av. São Miguel até intersecção com Av. Jacu-Pêssego	Ermelino Matarazzo e São Miguel Paulista
Corredor Celso Garcia (trecho 3)	4,1	Av. São Miguel, Rua Projetada, Rua Abaitinga, Rua Corvinas, Av. Marechal Tito até a Estrada Dom João Neri.	São Miguel e Itaim Paulista
Terminal Concórdia	(10.000 m ²)	Largo da Concórdia	Mooca
Terminal Ponte Rasa	(7.000 m ²)	Entre a Av. São Miguel e Av. Gov. Carvalho Pinto	Penha e Ermelino Matarazzo
Terminal Aricanduva (Ampliação)	(20.000 m ²)	Av. Ayrton Pretini	Penha
Terminal São Miguel (Ampliação)	(15.000 m ²)	Rua Tarde de Maio, Rua Dario Ferreira Martins e Rua Imeri	São Miguel Paulista

IV- JUSTIFICATIVAS PARA A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Dentre as principais justificativas e benefícios esperados apresentados pela empresa São Paulo Transporte S/A - SPTrans para a implantação do empreendimento, podemos citar:

- Melhoria na qualidade de atendimento e maior conforto aos usuários;
- Ampliação da capacidade atual dos eixos de transporte e dos terminais de ônibus da região;
- Diminuição do tempo de percurso e aumento de oferta de lugares;



- Melhoria no desempenho logístico dos deslocamentos dos passageiros, evitando o percurso negativo de parte das viagens e minimizando a concorrência com o trânsito urbano;
- Priorização do transporte coletivo sobre o individual;
- Garantia da acessibilidade aos meios de transporte e melhoria nas condições de transferências intermodais;
- Estímulo à migração dos modos motorizados privados para os modos coletivos;
- Melhoria na distribuição de linhas que circulam na cidade, alteradas em função da diminuição dos tempos de viagem e, conseqüentemente, melhoria na qualidade do trânsito e economia de tempo para os usuários;
- Aumento dos benefícios esperados dos projetos colocados em seu entorno direto;
- Funcionar como elemento catalisador a melhorias no padrão urbano do entorno;
- Melhoria do sistema de acessibilidade e circulação de pedestres no entorno do empreendimento, incluindo recuperação/ampliação de calçadas e implantação de rebaixos e luminárias nas travessias;
- Melhoria no tratamento paisagístico e integração com entorno.

No que se refere ao aspecto ambiental, em especial, às emissões de poluentes, com a implantação do Projeto dos “Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1” (Corredores de Ônibus), estima-se uma redução significativa das emissões de CO em 71%; de HC em 63%; NOx em 64%; MP em 64% e CO₂ em 63%, em decorrência da otimização da frota.

Considerando-se, ainda, o incremento da velocidade nesse corredor, a média da redução das emissões passaria para: CO(81%); HC(73%); NOx(75%); MP(76%); CO₂(69%).

V- PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO

Os projetos dos Corredores de |Ônibus e Terminais apresentam as seguintes características:

- Faixa de ônibus, prioritariamente, à esquerda, junto ao canteiro central e com faixa de ultrapassagem nas paradas (largura de 3,50m e uma faixa adicional de 3,50m que serve de ultrapassagem nas paradas);
- Faixa de ônibus com pavimento rígido;
- Compartilhamento dos corredores com o sistema metropolitano;
- Sempre que possível, evitar o entrelaçamento com o sistema viário comum;



- Ciclovias, quando viável, na lateral, à direita (2,5m de largura);
- Pagamento da tarifa antes do embarque, ganhando tempo nessa operação;
- Paradas, estações de transferência e terminais com acessibilidade universal (plataformas de 64 m de extensão);
- Bicicletários nos terminais;
- Edificações (terminais, estações de transferência e paradas) com arquitetura sustentável;
- Corredores Inteligentes, com controle da operação em tempo real e sistema de informações aos usuários; e
- Veículos de alta tecnologia (articulados, biarticulados) movidos com energia menos poluente e que gera menor nível de ruído.

Para o dimensionamento dos terminais foram adotadas as seguintes premissas:

- A frequência adotada para o dimensionamento pode ser operada por diferentes tipos de veículos, sendo considerado o maior tipo de veículo esperado para operar na linha. Essas considerações são semelhantes para o dimensionamento dos terminais;
- O dimensionamento do sistema seguiu a tabela com as dimensões definidas nas especificações técnicas da SPTrans. Para veículos biarticulados (27 m) foram calculadas as baias necessárias para estes seguindo a mesma lógica que para os veículos articulados;
- Considerou-se a possibilidade de compartilhamento de baias de parada dos veículos ou mangueiras entre diferentes linhas, garantindo a operação dos terminais.

A seção típica dos Corredores abrangerá duas pistas separadas por canteiro central (com 2 a 5 m de largura), com pelo menos 3 faixas de tráfego por sentido, das quais uma faixa, a da extrema esquerda será exclusiva para o fluxo de ônibus. Todas as faixas exclusivas e de ultrapassagem serão executadas em pavimento rígido. Junto às paradas, será acrescida uma faixa para ultrapassagem de ônibus, que irá garantir a ultrapassagem de ônibus que irá garantir a ultrapassagem dos ônibus de diferentes linhas e fluidez do Corredor Celso Garcia.

As paradas projetadas apresentam uma distância média de 500 m entre si, sendo que a sua localização considera as paradas existentes atualmente e a configuração das linhas que irão operar na condição definitiva.



As paradas serão do tipo “embarcadas”, onde os passageiros deverão efetuar o pagamento ao adentrar na parada, não havendo cobrança dentro dos ônibus. Esse sistema facilita o acesso dos usuários no ônibus e diminui o tempo necessário nas paradas, tendo um importante reflexo na operação e no tempo de viagem.

Todos os Terminais Urbanos contarão com reservatórios para água de reuso, onde também serão armazenadas águas pluviais. As coberturas dos terminais serão desenvolvidas de maneira que seja possível um melhor aproveitamento da ventilação e iluminação naturais.

Seção típica dos corredores



VI- CONCLUSÕES

Com fundamento na análise das informações e/ou documentos constantes no Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, assim como pelas informações contidas no Relatório Técnico Complementar, e por considerarmos que:

- A implantação e operação do empreendimento vêm ao encontro dos interesses do Município de São Paulo, em se tratando das políticas de circulação viária e de transporte público, de desenvolvimento urbano e de meio ambiente;
- A implantação e operação do empreendimento encontra amparo legal nas disposições estabelecidas no Plano Diretor Estratégico – PDE do Município de São Paulo; nos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras – PREs, por onde o corredor deverá passar; na Lei Federal de Mobilidade Urbana, assim como no Estatuto da Cidade;



- A operação do corredor deverá proporcionar a redução dos tempos de viagens, com o aumento da velocidade dos veículos, contribuindo sensivelmente para a redução de emissão de poluentes;
- Os impactos ambientais provenientes da implantação e operação do empreendimento e incidentes sobre os meios físico, biótico e socioeconômico, poderão ser evitados, reduzidos, mitigados e/ou compensados, por meio da implementação dos Programas e Subprogramas Socioambientais propostos no EIA e Relatório Complementar.

Desta forma, concluindo, não encontramos impedimentos, legais ou técnicos, para que seja expedida a Licença Ambiental Prévia – LAP para o empreendimento “Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1”, atestando sua viabilidade socioambiental, em conformidade com o estabelecido na Resolução CONAMA nº 237/97 e Resolução 061/CADES/2001, que dispõem que a LAP será concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, sugerindo que esta Licença tenha validade por 2 (dois) anos, a partir da data de sua expedição.

Recomenda, nestes termos, ao Plenário do CADES, a aprovação do EIA/RIMA **desde que** sejam cumpridas, pela empresa São Paulo Transporte S/A – SPTrans, todas as exigências descritas no tópico que segue.

VII- EXIGÊNCIAS A SEREM CUMPRIDAS PELO EMPREENDEDOR

Meio Biótico:

- 1) O Projeto Paisagístico a nível executivo de todo o empreendimento deve obedecer ao seguinte:
 - O plantio de mudas de árvores do Projeto Paisagístico e o referente à compensação pelo manejo da vegetação de porte arbóreo devem estar de acordo com as orientações técnicas para projeto e implantação de arborização em vias e áreas públicas no Município de São Paulo, estabelecidas na Portaria Intersecretarial nº 05/SMMA-SIS/02 de 27/07/2002 ou ato normativo superveniente que a substitua, e com a Lei Municipal nº 13.646 de 11/09/2003. As espécies de



árvores devem ser escolhidas a partir da Lista de Espécies Arbóreas Nativas do Município de São Paulo estabelecida na Portaria 61/SVMA/2011. Devem ser utilizadas as assinaladas como adequadas para arborização urbana, e dentre essas, preferencialmente, as atrativas à avifauna pelas flores, frutos ou sementes.

- O ajardinamento deve estar de acordo com as determinações da Lei Municipal nº 13.646 de 11/09/2003 e com a Portaria Municipal 60/SVMA/2011.
- O Projeto Paisagístico deve contemplar a possibilidade de tratamentos com barreiras vegetais a fim de mitigar ruídos e promover a minimização de surgimento de ilhas de calor.

2) O empreendedor deverá firmar o Termo de Compromisso Ambiental – TCA com o DEPAVE/SVMA para o manejo da vegetação de porte arbóreo a ser executado para a implantação do empreendimento.

3) Deverá ser apresentado estudo de quantificação dos ganhos e perdas de áreas permeáveis por microbacia hidrográfica atingida pelo empreendimento. Deverá ser feita uma proposta de compensação para cada microbacia hidrográfica que após a implantação do empreendimento tenha um balanço negativo de áreas permeáveis. A compensação deve consistir na criação de novas áreas permeáveis.

4) Para as intervenções nas Áreas de Preservação Permanente – APPs dos cursos d'água localizados na Área Diretamente Afetada – ADA, o empreendedor deverá obter a autorização do DEPAVE-4 e a anuência da CETESB, e firmar o Termo de Compromisso Ambiental – TCA, bem como cumprir integralmente o disposto no TCA e na anuência da CETESB.

5) O estudo de avaliação e quantificação da perda de solo permeável, ajardinamento, arborização e mobiliário das praças públicas e áreas verdes localizadas junto ao viário que sofrerão intervenções, deve ser revisto e reapresentado. Deve ser apresentada uma proposta de compensação com a criação de novas praças compensando as perdas ocorridas em cada trecho do empreendimento.

6) O empreendedor deverá obter manifestação favorável do Departamento de Gestão do Patrimônio Imobiliário – DGPI da SEMPLA para as intervenções nas praças, áreas verdes junto ao viário e demais áreas públicas.

7) Reavaliar a possibilidade de reduzir o número de paradas dentro do Parque Linear do Córrego Tiquatira, tendo em vista diminuir a perda de solo permeável e a intervenção em exemplares arbóreos.



8) O empreendedor deverá apresentar manifestação favorável do DEPAVE-5/SVMA, quanto às intervenções pretendidas no Parque “Linear do Córrego Tiquatira”, decorrentes da implantação do empreendimento.

9) O empreendedor deverá apresentar manifestação favorável da Coordenadoria de Parques Urbanos – CPU da Secretaria de Meio Ambiente – SMA, bem como da Secretaria de Estado da Cultura, quanto às intervenções pretendidas no Parque Estadual do Belém.

10) O Estudo da Avifauna deverá ser feito e reapresentado. Os pontos de observação de aves devem estar localizados em áreas verdes significativas, praças e demais áreas verdes da AID, dando preferência às áreas estrategicamente localizadas junto à ADA. A suficiência amostral deve ser demonstrada para cada um dos trechos do empreendimento.

11) Comprovar a Compensação Ambiental em Unidade de Conservação do Grupo de Proteção Integral de 0,5 % do valor de referência do empreendimento, relativo ao Art. 36 da Lei Federal nº 9.985 de 18/07/2000. As Unidades de Conservação serão definidas pelo DECONT-2/GTAIA e a DUC/DEPAVE-8/SVMA em conjunto.

12) O Subprograma de Manejo da Fauna Sinantrópica deverá prever procedimentos técnicos adequados e de acordo com a legislação pertinente para eventuais situações de manejo de cobras e cães errantes, visto que esses animais são citados no levantamento da fauna sinantrópica realizado na ADA.

13) O Programa de Arborização e Ajardinamento deverá ser acrescido do seguinte:

- Acompanhamento da consolidação da arborização e do ajardinamento, por no mínimo quatro anos, com a apresentação de relatórios técnicos anuais ao DECONT-2/GTAIA, demonstrando o desenvolvimento a contento das mudas de árvores e plantas do paisagismo. Os relatórios deverão ser documentados fotograficamente e conter a Anotação de Responsabilidade Técnica - ART do profissional responsável pelos mesmos.
- Campanhas educativas informando a população a respeito da arborização e do ajardinamento e da importância de preservá-los.

14) Os Programas e Subprogramas Ambientais referentes ao meio biótico deverão ser reapresentados com o detalhamento necessário para serem implementados, deverá ser citada a empresa responsável pelo programa ou subprograma e demonstrada a sua competência técnica e legal para executá-lo.



Meio Socioeconômico:

15) Apresentar a manifestação do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT, quanto ao Estudo de Viabilidade da Implantação de uma ciclovia, conforme o estabelecido na Lei Municipal 14.266/07 e no Decreto Municipal nº 34.854/95, considerando-se a possibilidade de integração com as outras ciclovias previstas e/ou existentes na região.

16) Apresentar o Decreto de Utilidade Pública – DUP das áreas delimitadas para desapropriação para todo o empreendimento.

17) Apresentar a análise e conclusão do Relatório 1- Preliminar e Relatório - 2 Final, relativos aos impactos econômicos e de bem estar social de implantação do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1”.

18) Apresentar a manifestação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, conforme prevê a Portaria IPHAN nº230/02, para o Programa de Diagnóstico Arqueológico Interventivo para Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1.

19) Apresentar a manifestação do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT e [anuência do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP](#), em relação aos possíveis impactos ambientais a serem causados aos bens tombados, assim como para os bens em processo de tombamento, presentes na área de influência do empreendimento.

20) Apresentar a anuência do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, em relação aos possíveis impactos ambientais a serem causados aos bens tombados e em processo de tombamento, presentes na área de influência do empreendimento.

21) Apresentar a manifestação da Secretaria Municipal da Saúde, referentes aos impactos a serem causados a UBS – Costa Melo e UBS Jardim Penha, e SUVIS Ermelino Matarazzo, em decorrência da implantação do Trecho II do Corredor Leste 1 – Celso Garcia.

22) Apresentar a manifestação da Secretaria de Segurança Pública, referentes aos impactos a serem causados à Delegacia de Polícia Participativa – 24ºDP pela implantação do Trecho II do Corredor Leste 1 – Celso Garcia.

23) Apresentar o Plano de Articulação Institucional identificando a cooperação técnica, corresponsabilidades e atribuições entre instituições (municipais, estaduais, federais) para execução do Subprograma de Reassentamento.



24) Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal da Habitação – SEHAB/HABI, quanto à remoção da população sujeita a reassentamento, em virtude da implantação do empreendimento.

25) Apresentar o Decreto de Interesse Social – DIS e planta geral, em escala compatível, das áreas definidas para Habitação de Interesse Social – HIS.

26) Apresentar o Diagnóstico Socioeconômico final e cadastramento das famílias atingidas pelas intervenções previstas para a implantação do empreendimento, com o detalhamento do perfil destas famílias.

27) Apresentar a Manifestação da Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA/SMPED instituída originalmente pelo Decreto 36.072/96 e alterada pelos Decretos 39.651/2000, 50.519/2009 e 51.733/2010, para os Projetos de Acessibilidade do empreendimento, adequando-os às deliberações nela contidas.

28) Apresentar a manifestação do Grupo Gestor da Operação Urbana Consorciada Rio Verde-Jacu, criada pela Lei Municipal nº 13.872 de 12/07/04, a manifestação do Grupo Gestor da Operação Urbana Consorciada Centro – Lei nº 12.349 de 06/06/97, referentes ao empreendimento, bem como as prioridades para investimentos vindos das vendas de CEPACs.

29) Apresentar a manifestação de São Paulo Urbanismo – Superintendência de Desenvolvimento, referente ao empreendimento proposto, levando-se em consideração a Operação Urbana Lapa-Brás.

30) Elaborar e apresentar ao DECONT um Programa de Acompanhamento e Desenvolvimento Comunitário, a ser implementado em um prazo máximo de 12 meses após o reassentamento das populações afetadas.

31) Apresentar, com periodicidade semestral, Relatórios de Atividades do Trabalho Social Pós-Ocupação das Unidades de Habitação, com registros fotográficos, por um prazo de 12 meses após o reassentamento.

32) Apresentar um mapa, em escala adequada, com a localização das novas áreas previstas para a realocação dos equipamentos sociais, e respectivos Decretos de Utilidade Pública.

33) Apresentar as diretrizes do Subprograma de Educação Ambiental, tomando como base a Instrução Normativa nº 2, de 27 de março de 2012, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis do Ministério do Meio Ambiente.

34) Apresentar Relatório documental e fotográfico, comprovando as ações iniciais de comunicação e esclarecimentos, junto aos diferentes segmentos da população afetada, assim



como as lideranças comunitárias e associações, na fase de Planejamento da Obra, quanto ao empreendimento proposto e seus impactos ambientais.

Áreas Contaminadas:

35) Autuar Processo Administrativo de acompanhamento da situação ambiental no DECONT/GTAC por trecho dos corredores, **para as áreas inseridas na ADA**, contendo:

- a) O número de contribuinte do imóvel (SQL), bem como sua situação cadastral no banco de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP (Boletim de Dados Técnicos - BDT), para as áreas que sofrerão intervenções diretas das obras para implantação do empreendimento, classificadas como potencialmente contaminada, suspeitas ou contaminadas.
- b) Avaliação Ambiental Preliminar para as áreas que sofrerão interferência direta das obras, classificadas como potencialmente contaminadas.
- c) Avaliação Ambiental Preliminar e Investigação Confirmatória para as áreas que sofrerão interferência direta das obras, classificadas como suspeitas de contaminação.
- d) Os itens “b” e “c” deverão seguir as diretrizes estabelecidas pelo Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas (CETESB/2001); Guia para Avaliação do Potencial de Contaminação em Imóveis (CETESB/2003); ABNT NBR 15.515/2007 (Parte 1 e 2); ABNT NBR 15.492/2007; ABNT NBR 15.495/2007 (Parte 1 e 2), além da legislação vigente.
- e) Para as áreas classificadas como contaminadas na ADA, apresentar Parecer Técnico atualizado emitido pela CETESB.

36) A cada solicitação de LAI, atualizar a situação ambiental das áreas que sofrerão interferências diretas no solo e água subterrânea reclassificando-as, se necessário, de acordo com as investigações realizadas e versões atualizadas das listagens da CETESB e do GTAC.

37) Nos locais previstos para o reassentamento, identificar as áreas com potencial, suspeitas ou comprovadamente contaminadas cadastradas no banco de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP (Boletim de Dados Técnicos – BDT) disponível no endereço eletrônico https://www3.prefeitura.sp.gov.br/spmf_slc/InformaSQL.aspx, no Relatório de Áreas Contaminadas do Município de São Paulo publicado trimestralmente, disponível no endereço



eletrônico:

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/servicos/areas_contaminadas/index.php?p=3386 e na Listagem de Áreas Contaminadas e Reabilitadas do Estado de São Paulo (última versão) e no Sistema de Fontes de Poluição – SIPOL, ambos disponibilizados pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB.

38) Caso haja novos lotes que venham sofrer interferência direta das obras, sejam eles públicos ou privados, para implantação do empreendimento ou para reassentamento, classificá-los quanto ao potencial de contaminação.

39) Apresentar detalhamento do Plano de Contingência referente às áreas contaminadas.

Meio Físico:

40) Apresentar a análise técnica da Secretaria Municipal de Transportes – SMT referente aos impactos no trânsito nas áreas de influência do empreendimento, derivados da implantação e operação do empreendimento.

41) As Estações de Transferência previstas para serem implantadas ao longo do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1” estarão sujeitas a Consulta Prévia, quanto à exigibilidade de licenciamento ambiental, conforme Resolução 061/CADES/2001 e Portaria 80/07 – SVMA.

42) Apresentar estimativas dos volumes de insumos, resíduos e materiais excedentes, a serem gerados durante a implantação do empreendimento, bem como a localização dos aterros de resíduos sólidos inertes, não-inertes e industriais, devidamente licenciados, onde estes resíduos terão disposição final. Informar, ainda, a localização das áreas onde serão instalados os canteiros de obras e canteiros industriais, assim como eventuais áreas de empréstimo.

43) Apresentar as Manifestações das Subprefeituras, por onde os Corredores deverão passar, quanto à compatibilidade do projeto proposto em relação às intervenções previstas nos Planos Regionais Estratégicos – PRE (Lei Municipal nº 13.885/2004), quais sejam: Subprefeituras da Sé, Mooca, São Miguel Paulista, Penha e Itaim Paulista.

44) Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU quanto à possibilidade de adensamento e de mudança das características de uso e ocupação do solo em trechos do Corredor geradas com a implantação do empreendimento proposto.



45) Apresentar a Manifestação técnica com as diretrizes definidas pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU/ Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU, quanto às intervenções de Obras de Artes Especiais - OAEs previstas no empreendimento.

46) Apresentar a Manifestação da Comissão de Análise Integrada de Edificações e Parcelamento do Solo e Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CAIEPS/CTLU, para os Terminais de ônibus propostos para o Corredor em pauta, tendo em vista que o Decreto Municipal nº 45.817/2005 estabelece que “terminal de ônibus urbano” está enquadrado na categoria de uso não residencial – nR3 - atividades de caráter especial por natureza ou potencialmente geradoras de impacto de vizinhança ou ambiental.

47) Apresentar a Outorga do Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE para as obras e serviços que interfiram nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, conforme determina a Portaria DAEE nº 717/96.

48) Os Terminais de Ônibus previstos para serem implantados ao longo do empreendimento “Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1” deverão ser objeto de Licença Ambiental de Instalação – LAI específica, junto ao DECONT/SVMA.

49) Tendo em vista o projeto de implantação do viaduto na Av. Salim Farah Maluf, a cargo de SIURB/SPUrbanismo, sobre o Corredor Leste 1, tratando-se de projetos colocalizados, apresentar a Manifestação de SIURB/SPUrbanismo quanto à compatibilidade dos dois projetos.

50) Apresentar o Cronograma Físico com Previsão de Implantação do Projeto de Drenagem que reduzirá os pontos de alagamentos relacionados à micro-drenagem do eixo viário de intervenção do Corredor.

51) Apresentar Parecer Técnico Conclusivo demonstrando que a prevista Implantação do Projeto de Drenagem, de que trata a exigência 50, é suficiente para absorção do aumento de vazão esperado para o atendimento do cenário de redução de área permeável em algumas microbacias, em decorrência da implantação do empreendimento;

52) Apresentar Parecer Conclusivo de SIURB –PROJ-1 quanto à integridade estrutural das galerias de concreto que ficarão sob alguns trechos do Corredor Leste 1, que estarão sujeitas ao impacto dinâmico referente aos pesos máximos de circulação de ônibus.

53) Apresentar um Plano de Segurança Viária do Corredor Leste-1, com a apresentação de diretrizes e elementos aplicados ao Projeto desse Corredor, que visem a eliminação de riscos de acidentes.

54) Apresentar um Estudo de Pesquisa Origem – Destino (O/D), que contemple a esperada migração de usuários de automóveis para ônibus, assim como a expectativa de



melhora do tempo médio de viagem nos casos críticos em que houver transferência para outras linhas e modais.

55) Apresentar as Manifestações das Concessionárias de Serviços ou Órgãos responsáveis, quanto às interferências existentes e/ou projetadas ao longo do Corredor Leste 1, que poderão ser impactadas em decorrência da implantação do Projeto desse corredor.

56) Apresentar as medidas de mitigação para os impactos ambientais (ruído, poluição atmosférica, tráfego local) previstos para as vias que estarão no entorno dos corredores, caso se comportem como vias de alívio de tráfego, haja vista a possibilidade do cenário de migração de tráfego geral (automóveis, VUC- veículos urbanos de carga, etc.) para vias adjacentes aos corredores.

57) Apresentar Modelagem no cenário mais crítico, quanto à Dispersão de Poluição Atmosférica e Níveis de Poluição Atmosférica que ocorrerá nos ambientes semi-abertos dos Terminais Concórdia, Aricanduva, Ponte Rasa, São Miguel e Itaim Paulista e entorno desses locais, devido a movimentação de ônibus nesses Terminais e viário dos Corredores. Caso necessário, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras, a exemplo de utilização de exaustão e filtros nos terminais.

58) Apresentar o Plano de Monitoramento Geotécnico para o empreendimento, levando em consideração as intervenções previstas no acesso ao Terminal Itaim Paulista, assim como para as obras junto ao Terminal Ponte Rasa.

59) Apresentar as Manifestações da Companhia do Metrô, da CPTM e da EMTU em relação ao projeto “Terminais e Sistemas Viários para a Região Leste 1”, levando-se em consideração a reorganização e a reestruturação dos sistemas de transporte público para a região leste do Município de São Paulo, os projetos colocalizados ou em fase de execução, bem como as integrações entre os modais, a serem realizadas nas estações de transferência e terminais de ônibus.

60) Apresentar o Cronograma Físico – Financeiro com Previsão de Implantação Parcial de trechos do Corredor, caso não seja possível a implantação integral do mesmo. Deve ser apresentado Estudo na possibilidade do cenário de implantação parcial do Corredor, contemplando as prováveis disfunções na organicidade e articulação da operação de tais trechos e, ainda, os possíveis impactos ambientais e respectivas medidas mitigadoras.

61) Apresentar o cronograma físico-financeiro para todas as obras e intervenções necessárias para a implantação do empreendimento, atualizando-o semestralmente.

62) Apresentar um Estudo de Tráfego, considerando a reestruturação do sistema viário localizado ao longo do traçado dos Corredores de Ônibus previstos (transporte coletivo,



individual, acesso de pedestres e ciclovias). Esse estudo deverá conter uma análise das condições atuais de fluxo de todos os modais existentes (automóveis, ônibus, motos, bicicletas, etc.), os horários de realização das medições (diurna e noturna), bem como calcular as projeções futuras para verificar a capacidade de suporte das vias frente à implantação e redimensionamento das faixas quando da implantação dos corredores projetados, inclusive em relação à impossibilidade de utilização das faixas reversíveis nos horários de pico, quando houver. Deverá ser apresentada, também, uma estimativa da quantidade de linhas de ônibus programadas para esses corredores. Considerar, ainda, nesse estudo a probabilidade de aumento no fluxo de veículos (ônibus, veículos, etc.) provocado pela implantação dos projetos colocalizados na região.

63) Apresentar o Plano de Desvio de Tráfego e Sinalização de Obras, aprovado ou elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET/SMT, para a fase de implantação do empreendimento, tendo em vista a grande movimentação de veículos pesados na ADA e AID do empreendimento, transportando insumos e materiais excedentes de obras.

64) Apresentar Modelagem Físico –Matemática de Ruído no cenário mais crítico (maior intensidade sonora da fonte emissora e menor distância do receptor sensível) do funcionamento do Corredor, confrontando tais valores com a Linha de Base da Campanha de Medição de Ruídos Ambiente, antes da operação do Corredor. Caso haja desconformidade de compatibilidade de ruído em pontos receptores sensíveis, como em equipamentos sociais, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras, a exemplo de instalação de proteção acústica. Os níveis de ruído máximo obedecerão aos parâmetros de incomodidade previstos no Plano Regional Estratégico (Lei Municipal 13.885/04) nos respectivos zoneamentos urbanos do entorno do empreendimento e critérios da NBR 10.151/00 (lembrando que se o nível de ruído ambiente for superior ao valor do Nível Critério de Avaliação – NCA, este assume o valor de ruído ambiente).

65) Apresentar Modelagem Físico-Matemática de Vibração no cenário mais crítico, prevendo os efeitos de vibração ocasionados pelo trânsito do Corredor sobre as estruturas das edificações adjacentes. Caso haja desconformidade de compatibilidade de vibração em pontos receptores sensíveis, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras.

66) O trecho do Corredor Leste 1, a ser implantado paralelamente à Linha 12- Safira da CPTM e projetado para conectar o Terminal Aricanduva e a Av. Governador Carvalho Pinto, passando pela área da futura Estação Tiquatira da Linha 2-Verde do Metrô, deverá ser objeto de Consulta Prévia junto ao DECONT, quanto à exigibilidade de Licença Ambiental de



Instalação – LAI específica, em conformidade com a Resolução 061/CADES/2001 e Portaria 80/07-SVMA.

67) O trecho do Corredor Leste 1, a ser implantado no Trecho III do empreendimento, entre as Ruas João José Rodrigues e Abaitinga, e que ligará o Corredor à Estação São Miguel Paulista da Linha 12-Safira da CPTM, deverá ser objeto de Consulta Prévia junto ao DECONT, quanto à exigibilidade de Licença Ambiental de Instalação – LAI específica, em conformidade com a Resolução 061/CADES/2001 e Portaria 80/07-SVMA.

68) Deverá ser observado o Artigo 11 do Decreto nº 47.817, de 26 de outubro de 2006, que Regulamenta a Lei nº 14.023, de 8 de julho de 2005, que dispõe sobre a obrigatoriedade de tornar subterrâneo todo o cabeamento instalado no Município de São Paulo. Os novos projetos e expansões viários deverão prever o ordenamento das redes de subsolo, de modo que todos os seus cabos aéreos sejam enterrados, planejando-se, inclusive, as futuras expansões, com observância das disposições da Lei nº 13.614, de 2003, e respectiva regulamentação.

69) Apresentar um Plano de Interrupção Temporária de Frente de Obras.

70) Apresentar Relatórios semestrais de atendimento às exigências constantes no Anexo Único da presente Licença.

71) Para a solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI para empreendimento, o empreendedor deverá apresentar um Relatório Técnico que contemple, além do atendimento às exigências constantes nesta LAP, o Projeto Executivo, o Plano de Ataque de Obras e demais informações pertinentes para a expedição da LAI.

72) A solicitação de LAI para o empreendimento poderá ocorrer por trechos, devendo ser apresentadas as justificativas para essa solicitação.

73) Apresentar a composição e estrutura hierárquica da equipe gerencial responsável pelo empreendimento, bem como as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs.

74) Apresentar o Projeto de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, em cumprimento ao estabelecido nas disposições do Artigo 24, da Lei Municipal nº 14.803/08.

75) Para a solicitação da LAI, deverá ser apresentado o Plano Básico Ambiental – PBA para o empreendimento, contendo o detalhamento dos seguintes Programas e/ou Planos Socioambientais, e respectivos Subprogramas, conforme apresentados no Estudo de Impacto Ambiental:

- de Controle Ambiental das Obras;
- de Articulação Institucional;
- de Monitoramento da Qualidade Ambiental;



- de Compensação Ambiental;
- de Arborização e Ajardinamento;
- de Monitoramento da Avifauna;
- de Comunicação Social e Educação Ambiental;
- de Indenização e Reassentamento.

76) Apresentar o Projeto Executivo (planta e perfil) para todas as intervenções previstas na implantação do empreendimento.

77) Apresentar o Plano de Ataque das Obras para o empreendimento, em sua totalidade, que deverá conter um mapa com a localização e sequência de execução das atividades / intervenções e a descrição das mesmas. No caso de implantação parcial de um mesmo corredor, apresentar justificativa, demonstrar a articulação e interligação dos trechos subsequentes.

É o parecer.

São Paulo, 05 de dezembro de 2013.

Lucas Phelippe dos Santos

Relator

Câmara Técnica II – Obras viárias, Drenagem, Transporte e Habitação
Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável

Conselheiros membros da Câmara Técnica que aprovaram o parecer técnico:

José Carlos Andersen (SMT - Presidente)
Lucas Phelippe dos Santos (SVMA/DECONT - Relator)
Alessandro Azzoni (Associação Comercial de São Paulo)
Angelo Iervolino (Sociedade Ambientalista Leste)
Eduardo Ignácio de Faria (SGM)
Eduardo Storopoli (Universidade Uninove)
George Doi (Sindicato das Micro e Pequenas Indústrias - SIMPI)
Glaucio Cugler (SVMA/DEPLAN)
Maria José de Andrade Filha (SVMA/UMAPAZ)
Marta Amélia de Oliveira Campos (ABES)
Olga Maria Soares e Gross (SMDU)
Sergio Krichanã Rodrigues (SIURB)
Secretária Executiva CADES: Ocleres Harkot